



PREZYDENT MIASTA KRAKOWA

OR-03.0003.362.2026

Kraków, 11 czerwca 2026

**Pan
Rafał Zawiślak
Radny Miasta Krakowa**

Odpowiadając na Pana interpelację w sprawie poprawy bezpieczeństwa pieszych na skrzyżowaniu w rejonie ul. Lipskiej, Saskiej i Kuklińskiego przy stacji BP w Płaszowie, przekazaną przez Pana Jakuba Koska, Przewodniczącego Rady Miasta Krakowa 1 czerwca 2026 r., uprzejmie informuję.

Ad 1.

Program sygnalizacji świetlnej funkcjonujący na skrzyżowaniu ul. Lipskiej i ul. Saskiej, analogicznie do rozwiązań stosowanych na pozostałych skrzyżowaniach wyposażonych w sygnalizację świetlną na terenie Miasta, stanowi rozwiązanie kompromisowe, uwzględniające potrzeby wszystkich grup uczestników ruchu drogowego. Jego nadrzędnym celem jest zapewnienie właściwego poziomu bezpieczeństwa ruchu drogowego przy jednoczesnym zachowaniu wymaganej przepustowości i sprawności funkcjonowania skrzyżowania. Projekty organizacji ruchu, obejmujące zarówno stałą organizację ruchu, jak i programy sygnalizacji świetlnej, opracowywane są zgodnie z obowiązującymi przepisami prawa oraz obowiązującymi wytycznymi technicznymi. W przypadku dróg zlokalizowanych na obszarze miasta na prawach powiatu dokumentacja ta podlega również zaopiniowaniu przez komendanta miejskiego Policji. Program sygnalizacji świetlnej obowiązujący na skrzyżowaniu ul. Lipskiej i ul. Saskiej był przedmiotem szczegółowych analiz zarówno na etapie jego projektowania, jak i po wdrożeniu do eksploatacji. Jednocześnie funkcjonowanie sygnalizacji jest na bieżąco monitorowane, a jej parametry podlegają okresowej ocenie pod kątem bezpieczeństwa ruchu drogowego oraz efektywności obsługi relacji komunikacyjnych.

Ad 2.

Sygnalizacja świetlna funkcjonująca na przedmiotowym skrzyżowaniu pracuje w trybie zmiennoczesowym, w oparciu o program sygnalizacyjny o długości cyklu wynoszącej 120 sekund. Zastosowane rozwiązanie umożliwi dynamiczne dostosowywanie długości wyświetlanych sygnałów do aktualnych warunków ruchu drogowego oraz rejestrowanych

natężeń ruchu, w zakresie wynikającym z przyjętych założeń projektowych, wymogów bezpieczeństwa ruchu drogowego oraz ograniczeń technicznych systemu sterowania.

Ad 3.

Ze względu na znaczną szerokość przekroju drogowego w obrębie przedmiotowego skrzyżowania, wynoszącą około 42 m, zapewnienie możliwości pokonania wszystkich jezdni w jednym etapie wymagałoby wyświetlania sygnału zielonego dla pieszych przez co najmniej 30 sekund w każdym cyklu sygnalizacji. W obowiązującym programie sygnalizacji długość sygnału zielonego dla pieszych jest dostosowywana do aktualnych warunków ruchu. W wielu przypadkach przyznawany czas jest wystarczający do pokonania całego ciągu przejść dla pieszych, jednak najczęściej dotyczy to jednego kierunku przemieszczania się. Należy jednocześnie wskazać, że w sytuacjach związanych z obsługą ruchu tramwajowego, w szczególności podczas realizacji priorytetu dla komunikacji zbiorowej, długość sygnału zielonego dla pieszych może zostać skrócona. W takich przypadkach nie zawsze możliwe jest zapewnienie przejścia przez wszystkie jezdnie w jednym etapie. W konsekwencji przekroczenie skrzyżowania odbywa się etapowo, z wykorzystaniem powierzchni oczekiwania zlokalizowanych pomiędzy jezdniami. Rozwiązanie to może być mniej komfortowe dla pieszych, jednak zostało przewidziane w organizacji ruchu i zapewnia wymagany poziom bezpieczeństwa podczas przekraczania skrzyżowania.

Ad 4.

Sygnały zielone dla pieszych obsługujących przejścia przez jezdnię oraz torowisko mogą rozpoczynać się i kończyć w różnych momentach cyklu sygnalizacyjnego. Sposób ten wynika z zastosowania priorytetu dla komunikacji tramwajowej, którego celem jest ograniczenie opóźnień oraz zapewnienie sprawnego funkcjonowania transportu zbiorowego. W czasie przejazdu tramwaju program sygnalizacji dostosowuje sekwencję sygnałów do aktualnej sytuacji ruchowej, co może skutkować zmianą czasu wyświetlania sygnałów dla pieszych. Jednocześnie przejazd tramwaju odbywa się przy zachowaniu pełnej separacji ruchu pieszego i tramwajowego. Oznacza to, że podczas wyświetlania sygnału zezwalającego na ruch tramwajów dla pieszych wyświetlany jest sygnał czerwony, z zachowaniem wszystkich wymaganych przepisami odstępów czasowych i warunków bezpieczeństwa. Z uwagi na konieczność zapewnienia priorytetu dla komunikacji tramwajowej oraz zachowania płynności ruchu nie jest możliwe zagwarantowanie pełnej koordynacji sygnałów zielonych dla pieszych w każdym cyklu sygnalizacji. W konsekwencji możliwość pokonania całego ciągu przejść dla pieszych w jednym etapie uzależniona jest od aktualnych warunków ruchowych oraz występowania przejazdów tramwajów.

Ad 5.

Mając na uwadze obowiązujące zasady funkcjonowania sygnalizacji świetlnej oraz konieczność zapewnienia priorytetu dla komunikacji tramwajowej, obecnie nie przewiduje się wprowadzenia zmian w programie pracy przedmiotowej sygnalizacji polegających na wydłużeniu czasu wyświetlania sygnałów zielonych dla pieszych lub całkowitym wyeliminowaniu konieczności oczekiwania na powierzchniach akumulacji pomiędzy jezdnią a torowiskiem. Planowane jest jednak opracowanie nowego projektu ruchowego sygnalizacji, a w trakcie jego opracowywania będą brane pod uwagę zgłaszane uwagi, ze szczególnym uwzględnieniem bezpieczeństwa niechronionych uczestników ruchu drogowego.

Ad 6.

Jednym z podstawowych kryteriów stosowanych przy identyfikacji skrzyżowań oraz odcinków dróg wymagających podjęcia dodatkowych działań w zakresie bezpieczeństwa ruchu drogowego jest analiza poziomu wypadkowości. W przypadku przedmiotowego skrzyżowania wskaźnik ten pozostaje na niskim poziomie. Z dostępnych danych wynika, że w okresie ostatnich pięciu lat odnotowano jedno zdarzenie drogowe z udziałem pieszego. Mając na uwadze powyższe obecnie nie przewiduje się przeprowadzenia wizji lokalnej w przedmiotowej lokalizacji. Z uwagi na szczególne znaczenie bezpieczeństwa niechronionych uczestników ruchu drogowego, w przypadku wystąpienia nowych okoliczności lub przesłanek wskazujących na potrzebę dokonania dodatkowej oceny warunków ruchu, możliwe będzie zorganizowanie wizji lokalnej z udziałem właściwych służb, zarządcy drogi oraz przedstawicieli mieszkańców.

Ad 7.

Zgodnie z danymi przekazanymi przez Komendę Miejską Policji w Krakowie, w okresie ostatnich pięciu lat na przedmiotowym skrzyżowaniu odnotowano łącznie 56 kolizji drogowych oraz 6 wypadków. Analiza przyczyn wskazuje, że większość zdarzeń była związana z niezachowaniem przez kierujących bezpiecznej odległości pomiędzy pojazdami. Jak wskazano wcześniej, w analizowanym okresie zarejestrowano jedno zdarzenie drogowe z udziałem pieszego. Wszelkie zgłoszenia dotyczące nieprawidłowości w funkcjonowaniu sygnalizacji świetlnej, wpływające do Wydziału Gospodarki Komunalnej i Infrastruktury są każdorazowo poddawane weryfikacji oraz realizowane bez zbędnej zwłoki. Należy jednak zaznaczyć, że zgłoszenia przekazywane drogą telefoniczną nie podlegają rejestracji w systemie ewidencyjnym, w związku z czym nie jest możliwe określenie ich dokładnej liczby.

Ad 8.

Możliwość wprowadzenia zmian w funkcjonowaniu sygnalizacji świetlnej będzie analizowana w ramach przyszłej aktualizacji projektu sygnalizacji. W przypadku podjęcia prac projektowych rozwiązania dotyczące organizacji ruchu oraz parametrów pracy sygnalizacji zostaną poddane ponownej ocenie z uwzględnieniem aktualnych uwarunkowań ruchowych i wymagań wszystkich uczestników ruchu drogowego.

p.f. PREZYDENTA MIASTA KRAKOWA

Stanisław Kracik

Otrzymują:

1. Adresat
2. Zarząd Dróg Miasta Krakowa
3. Wydział Gospodarki Komunalnej i Infrastruktury
4. Komenda Miejska Policji w Krakowie
5. Biuletyn Informacji Publicznej
6. aa